Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9470**

19. Wahlperiode 16.04.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Claudia Müller, Markus Tressel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/8866 –

Aktuelle Entwicklungen im nationalen Flusskreuzfahrttourismus

Vorbemerkung der Fragesteller

Flusskreuzfahrten sind beliebter denn je und gehören mit zu den am stärksten wachsenden Marktsegmenten in der Touristik. Die Zahlen deutscher Passagiere sind innerhalb von vier Jahren um mehr als 15,5 Prozent auf 470 400 Passagiere im Jahr 2017 gestiegen. Dabei gehören die Donau und der Rhein zu den beliebtesten Routen deutscher Flusskreuzfahrtpassagiere. Deutschland ist auch überhaupt der wichtigste Markt für Flusskreuzfahrten. Der Umsatz des deutschen Flusskreuzfahrtmarktes ist allein von 2016 auf 2017 um 11,6 Prozent gestiegen und liegt bei mehr als 500 Mio. Euro (vgl. Statistisches Bundesamt).

Der boomende Flusskreuzfahrttourismus hat nach Ansicht der Fragesteller aber auch Schattenseiten und sorgt insbesondere für die Einheimischen in den Anlegeorten der Schiffe nicht selten zu Unmut. Einerseits belasten die Kreuzfahrtschiffe die Hafenorte mit erheblichen Emissionen von Schwefeloxiden, Stickoxiden und Rußpartikeln, die bei der Verbrennung von Schiffsdiesel entstehen. Da die Emissionsgrenzen für Schiffe deutlich höher sind als für landgebundene Fahrzeuge, belasten die Flusskreuzfahrtschiffe aus Sicht der Fragesteller die Umwelt überproportional stark. Zum anderen sind nicht nur die Attraktionen der Hafenstädte, sondern auch die Stadtzentren durch Touristinnen und Touristen häufig überlaufen. Die Folgen für Anwohnerinnen und Anwohner sind zusätzliche Belastungen, beispielsweise in Form von verstärktem Müllaufkommen und Lärm. Insbesondere die Anwohnerinnen und Anwohner kleinerer Hafenstädte wie Regensburg oder Passau nehmen diese Belastungen als Beeinträchtigung wahr (vgl. www.wiwo.de/erfolg/trends/flusskreuzfahrten-immer-beliebter-wie-viel-tourismus-vertraegt-eine-stadt/14927054.html).

Der Belastung steht nicht unbedingt ein adäquater Mehrwert für die lokale Wirtschaft gegenüber. Da Übernachtung und Verpflegung der Flusskreuzfahrtreisenden an Bord der Schiffe stattfinden, entgehen den Städten vielfältige Einnahmen (vgl. DER SPIEGEL 33/2018, S. 17).

In dem 2016 veröffentlichten Wassertourismuskonzept bekennt sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) trotz Kompetenzstreitigkeiten mit Ländern und Kommunen zu dem Ziel, die verkehrliche,

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 15. April 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

wasserwirtschaftliche, ökologische und touristische Aufgaben zusammenzuführen und auch regionale Interessen zu berücksichtigen (vgl. Wassertourismuskonzept, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/wassertourismus konzept.pdf?__blob=publicationFile, S. 5).

1. Wie hat sich der Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte anhand von Passagierzahlen, und bitte anhand folgender weiterer Kriterien für Flusskreuzfahrtschiffe – gemeint ist im gesamten Dokument der Schiffstyp „Kabinenschiffe für Kreuzfahrten im Binnenschiffsverkehr“ – pro Jahr angeben: Beförderungskapazität, Auslastung, Alter der Schiffe, Betreiberanzahl)?

Aktuell sind 46 Eigentümer von Fahrgastkabinenschiffen in Deutschland registriert. Die Beförderungskapazität (Bettenkapazität) der in Deutschland registrierten Kabinenschiffe verteilt sich auf die Jahre 2014 bis 2018 wie folgt:

2014: 8 704

2015: 8 670

2016: 9 006

2017: 8 846

2018: 8 680

Zum Alter der Schiffe wird auf die Antwort zu Frage 2a verwiesen.

Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

2. a) Wie viele Flusskreuzfahrtschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland in deutschen Schiffsregistern registriert, und wie hat sich die Anzahl in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren, nach Alter der Schiffe und nach gängiger Unterscheidung der Beförderungskapazitäten aufschlüsseln)?

Derzeit sind in deutschen Binnenschiffsregistern 58 Kabinenschiffe registriert.

Entwicklung in den letzten fünf Jahren:

Jahr	Anzahl	Alter (Durchschnitt)	Betten 0-75	Betten 76-150	Betten 151-250
2014	61	16,6	7	32	22
2015	60	15,8	6	32	22
2016	62	16,4	6	32	24
2017	60	17,3	5	31	24
2018	60	18,3	5	33	22

b) Wie viele der Flusskreuzfahrtschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit Abgasnachbehandlungssystemen (Katalysator, Rußpartikelfilter etc.) ausgestattet?

Von den 58 derzeit in deutschen Binnenschiffsregistern eingetragenen Kabinenschiffen sind zwei mit einem Abgasnachbehandlungssystem ausgestattet.

3. a) Wie viele im Ausland registrierte Flusskreuzfahrtschiffe befahren nach Kenntnis der Bundesregierung das deutsche Binnenwasserstraßennetz, und wie hat sich die Anzahl in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren, nach Alter der Schiffe und nach gängiger Unterscheidung der Beförderungskapazitäten aufschlüsseln)?

   b) Wie viele der Flusskreuzfahrtschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit Abgasnachbehandlungssystemen (Katalysator, Rußpartikelfilter etc.) ausgestattet?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

4. a) Wie viele Flusskreuzfahrtschiffe mit welchem Antrieb und mit welcher jeweiligen Beförderungskapazität wurden in den letzten fünf Jahren in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils gebaut, und wie viele Aufträge zum Bau von Flusskreuzfahrtschiffen werden aktuell bearbeitet (bitte nach Jahren, Antriebsart und gängiger Unterscheidung der Beförderungskapazitäten aufschlüsseln)?

Jahr	Antrieb Diesel	Antrieb Dieselelektrisch	Betten 0-75	Betten 76-150	Betten 151-250
2014	2	16	0	2	16
2015	0	4	0	0	4
2016	0	2	0	0	2
2017	0	3	0	3	0
2018	0	7	0	1	6

Zur Anzahl der Bauaufträge der Werften liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

   b) Wie viele der Flusskreuzfahrtschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit Abgasnachbehandlungssystemen (Katalysator, Rußpartikelfilter etc.) ausgestattet?

Jahr	mit Abgasnachbehandlungssystem
2014	16
2015	4
2016	2
2017	0
2018	6

5. a) Wie viele Flusskreuzfahrtschiffe mit welchem Antrieb und mit welcher jeweiligen Beförderungskapazität wurden in den letzten fünf Jahren in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung neu in Betrieb genommen (bitte nach Jahren, Antriebsart und gängiger Unterscheidung der Beförderungskapazitäten aufschlüsseln)?

Jahr	Antrieb Diesel	Betten 0-75	Betten 76-150	Betten 151-250
2014	1	0	0	1
2015	1	0	0	1
2016	2	0	1	1
2017	1	0	0	1
2018	2	0	1	1

b) Wie viele der Flusskreuzfahrtschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit Abgasnachbehandlungssystemen (Katalysator, Rußpartikelfilter etc.) ausgestattet?

Ein Kabinenschiff, das in Deutschland neu in Betrieb genommenen wurde, ist mit einem Abgasnachbehandlungssystem ausgestattet.

6. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Treibstoffverbrauch eines neu in Betrieb genommenen Flusskreuzfahrtschiffes mit fossilem Antrieb pro Passagierkilometer in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

7. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweils durchschnittlichen Emissionen von Stickoxiden, Schwefeldioxid und Rußpartikeln eines neu in Betrieb genommenen Flusskreuzfahrtschiffes mit fossilem Antrieb pro Kilometer in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren und Emissionen aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 7, 12 und 13 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7712 verwiesen.

8. a) Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Anteile von Schwefeloxiden, Stickoxiden und Rußpartikeln an der Luft durch Emissionen der Binnenschifffahrt im Allgemeinen und der Flusskreuzfahrtschiffe im Speziellen, und in welchen zehn Binnenhäfen ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Schadstoffemissionen durch die Flusskreuzfahrt am höchsten (bitte jeweils die Werte angeben)?

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 3 bis 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7712 verwiesen.

b) Gibt es entsprechende Messstationen in Ufernähe, die die Emissionen des Schiffsverkehrs messen?

Wie werden die Daten erhoben, kontrolliert, und wie wird ggf. sanktioniert?

Im Auftrag der Bundesregierung erfolgen keine Messungen in Ufernähe. Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 7, 12 und 13 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7712 verwiesen.

9. Wann rechnet die Bundesregierung mit ersten Ergebnissen der Roadmap der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zur Reduzierung bzw. Beseitigung von Treibhausgas- und Schadstoffemissionen in der Binnenschifffahrt (vgl. Antwort zu Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 19/7510)?

Die Bundesregierung kann noch kein konkretes Datum nennen.

10. a) Welche Auswirkungen hat die sog. NRMM-Richtlinie (NRMM = „non road mobile machinery"), die am 1. Januar 2019 für Schiffsmotoren unter 300 kW in Kraft getreten ist und die am 1. Januar 2020 für Motoren über 300 kW in Kraft tritt, auf die Flusskreuzfahrtflotte?

b) Inwiefern werden neue Schiffe mit Motoren ausgestattet sein können, die die neuen Grenzwerte einhalten?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 11 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7510 verwiesen.

11. Wie bewertet die Bundesregierung die ökologischen Folgen des zunehmenden Flusskreuzfahrttourismus in Deutschland in den Häfen sowie für und entlang der befahrenen Flüsse für die Anwohnerinnen und Anwohner?

14. a) Welche Maßnahmen sind nach Auffassung der Bundesregierung nötig, um den Flusskreuzfahrttourismus weniger schädlich zu ermöglichen und negative Folgen für Mensch, Umwelt und Klima weitestgehend zu minimieren?

b) Welche Maßnahmen liegen im Zuständigkeitsbereich der Bundesregierung, und welche Maßnahmen wird die Bundesregierung bis jeweils wann umsetzen?

c) Welche Maßnahmen liegen nach Kenntnis der Bundesregierung in der Zuständigkeit der Länder, und welche Maßnahmen werden diese nach Kenntnis der Bundesregierung bis jeweils wann umsetzen?

Die Fragen 11 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über die ökologischen Auswirkungen des zunehmenden Kreuzfahrttourismus liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 22 bis 25 und 32 verwiesen.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen des Flusskreuzfahrttourismus auf die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie?

Die Wasserrahmenrichtlinie hat das Ziel, den Schutz und die Nutzung der Gewässer mit einander in Einklang zu bringen. Die Gewässernutzungen sind bei der Festlegung und Umsetzung der Umweltziele dieser Richtlinie in Bezug auf den ökologischen und chemischen Zustand der Gewässer zu berücksichtigen.

13. In welcher Form bezieht die Bundesregierung den Flusskreuzfahrttourismus in die Ausgestaltung bzw. Umsetzung des Bundesprogrammes Blaues Band mit ein?

Der überwiegende Teil an Flusskreuzfahrten findet auf den Hauptwasserstraßen statt. Es ist ein Ziel des Bundes, den Wassertourismus an Gewässern mit hoher oder sehr hoher Nutzungsintensität durch Fahrgast- und Freizeitschifffahrt weiter zu fördern. Projekte des Blauen Bandes in diesen Gewässern werden verwirklicht, wenn sie mit den verkehrlichen Zielen (Güter- und Freizeitschifffahrt) vereinbar sind.

15. a) Wie viele sozialversicherungspflichtige und nicht sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung direkt vom Betrieb von Flusskreuzfahrtreisen abhängig, und wie hat sich die Anzahl dieser Arbeitsplätze in den letzten fünf Jahren jeweils entwickelt?

b) Wie verteilen sich diese Zahlen nach Kenntnis der Bundesregierung auf die einzelnen Bundesländer?

c) Sofern Beschäftigte auf Flusskreuzfahrtschiffen über ausländische Verträge bzw. ausländische Firmen beschäftigt sind, inwieweit hat die Bundesregierung davon Kenntnis, um welche Anzahl an Beschäftigten es sich handelt, und wie hat sich diese Zahl in den vergangenen fünf Jahren jeweils entwickelt?

d) Wie hoch ist der durchschnittliche Stundenlohn bzw. das durchschnittliche Monatseinkommen, den bzw. das Beschäftigte auf Flusskreuzfahrtschiffen verdienen (bitte getrennt für Beschäftigte in den Bereichen Nautik bzw. Technik, Hotel bzw. Gastronomie sowie Reiseleitung angeben)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

e) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Urteil des Finanzgerichts Berlin-Brandenburg, dass auch für ausländische Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer in Deutschland der Mindestlohn gilt (vgl. www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/urteil-deutscher-mindestlohn-gilt-auch-fuer-auslaendische-lkw-fahrer-2260567.html), und inwieweit ist dieses Urteil nach Auffassung der Bundesregierung auch auf ausländische Beschäftigte auf Flusskreuzfahrtschiffen in Deutschland anzuwenden (bitte ggf. getrennt für Beschäftigte in den Bereichen Nautik bzw. Technik, Hotel bzw. Gastronomie sowie Reiseleitung angeben)?

Die Bundesregierung sieht sich durch dieses Urteil in ihrer Rechtsauffassung zur Anwendung des deutschen Mindestlohngesetzes auf Arbeitnehmer im Ausland ansässiger Arbeitgeber bestätigt, dass das Mindestlohngesetz in Bezug auf Arbeitnehmer im Ausland ansässiger Arbeitgeber auch für den Bereich der Binnenschifffahrt einschließlich der Flusskreuzschifffahrt Anwendung findet.

Allerdings ist die Vereinbarkeit der Anwendung des deutschen Mindestlohngesetzes auf Arbeitnehmer im Ausland ansässiger Arbeitgeber mit dem Unionsrecht für den Verkehrsbereich weiterhin ungeklärt. Deshalb gilt die Interimslösung, der zufolge staatliche Kontrolle und Ahndung – begrenzt auf den Bereich des reinen Transit – zunächst ausgesetzt werden. Im Übrigen wird auf die Internetseite www.zoll.de/DE/Fachthemen/Arbeit/Mindestarbeitsbedingungen/Sonstige-Pflichten/aussetzung-kontrolle.html verwiesen.

16. Inwieweit plant die Bundesregierung die Bedingungen für Angestellte auf Flusskreuzfahrtschiffen zu verbessern, und falls sie keine Maßnahmen plant, warum nicht?

Die Bundesregierung plant keine solchen Maßnahmen, da ihr bisher keine Umstände bekannt sind, denen mit weiteren Maßnahmen begegnet werden müsste.

17. Welche Beanstandungen haben nach Kenntnis der Bundesregierung Kontrollen verschiedener Stellen hinsichtlich der Arbeitsbedingungen auf Flusskreuzfahrtschiffen in Deutschland in den vergangenen drei Jahren mit sich gebracht (bitte tabellarisch aufführen und, sofern bekannt, auch Schiffsname nennen), und welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung jeweils?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

18. a) Wie viele sozialversicherungspflichte und nicht sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung direkt oder indirekt vom Bau von Flusskreuzfahrtschiffen abhängig, und wie hat sich die Anzahl dieser Arbeitsplätze in den letzten fünf Jahren jeweils entwickelt?

b) Wie verteilen sich diese Zahlen nach Kenntnis der Bundesregierung auf die einzelnen Bundesländer, auch in Hinblick auf die Schiffbauzulieferindustrie im Flusskreuzfahrtschiffbereich?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

19. Welche Binnenhäfen in Deutschland werden nach Kenntnis der Bundesregierung regelmäßig von Flusskreuzfahrtschiffen angelaufen, und wie oft wurden die genannten Häfen in den letzten fünf Jahren jeweils von Flusskreuzfahrtschiffen angelaufen (bitte nach Jahren und Häfen aufschlüsseln)?

20. a) Wie viele Flusskreuzfahrtreisende haben in den letzten fünf Jahren Binnenhäfen in Deutschland besucht (bitte nach Ein- beziehungsweise Ausschiffungen und Durchreisenden aufschlüsseln)?

b) Welche Häfen wurden dabei am stärksten frequentiert (bitte nach Jahren und Häfen aufschlüsseln)?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

21. a) Wie viele Flusskreuzfahrtschiffe verkehrten nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren auf der Donau, dem Rhein und der Elbe (bitte nach Jahren und Flüssen aufschlüsseln)?

Die Anzahl der Schiffe ist für die Elbe bekannt, für den Rhein und die Donau liegen der Bundesregierung Informationen über die Anzahl der Schleusungen von Fahrgastschiffen an den Schleusen Jochenstein (Donau) und Iffezheim (Rhein) vor.

Jahr	Elbe[1] (Schiffe)
2014	11
2015	11
2016	11
2017	7
2018	6

Jahr	Donau[2] (Schleusungen)	Rhein[3] (Schleusungen)
2014	3519	1976
2015	3456	1964
2016	3134	2190
2017	2952	2617
2018	3625	2384

b) Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Anliege-Kapazitäten in den Binnenhäfen der Donau, dem Rhein und der Elbe?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

22. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Abfall- und Abwasserentsorgung durch Flusskreuzfahrtschiffe in deutschen Binnenhäfen in den letzten fünf Jahren?

Flusskreuzfahrtschiffe müssen den rechtlichen Vorgaben des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) entsprechen. Hierzu gehört das Verbot des Einbringens oder der Einleitung von Schiffabfällen in die Wasserstraße. Dies betrifft bei Flusskreuzfahrtschiffen mit mehr als 50 Schlafplätzen auch die Einleitung von häuslichem Abwasser. Anfallende Schiffsabfälle sind nach den Bestimmungen des CDNI zu entsorgen.

Mengenangaben zu den abgegebenen Abfällen oder dem ordnungsgemäß entsorgten Abwässern liegen der Bundesregierung nicht vor. Das CDNI sieht eine statistische Datenerfassung nicht vor.

[1] laut eingereichter Fahrpläne beim WSA Dresden
[2] geschleuste Fahrgastkabinenschiffe an der Schleuse Jochenstein (Grenze D – AT)
[3] geschleuste Fahrgastkabinenschiffe an der Schleuse Iffezheim (Oberrhein); für den Mittel- und Niederrhein liegen keine statistischen Angaben vor

23. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung über die Abfall- und Abwasserentsorgung durch Flusskreuzfahrtschiffe und Auswirkungen auf Natur und Umwelt vor?

Nach Kenntnis der Bundesregierung erfolgt die Entsorgung der Abfälle von Flusskreuzfahrtschiffen in der Regel ordnungsgemäß. Nur in wenigen Ausnahmefällen (z. B. bei einem Schiff mit defekter Bordkläranlage) mussten die zuständigen Behörden die gemäß CDNI und dem ergänzenden Binnenschifffahrt-Abfallübereinkommen-Ausführungsgesetz (BinSchAbfÜbkAG) Sanktionen verhängen.

24. Durch welche Vorschriften ist das Einleiten von Abfällen und Abwässern in Wasserstraßen durch die Binnenschifffahrt jeweils geregelt, und in welchen Gebieten ist dies (noch) nicht geregelt?

25. Gibt es eine flächendeckende Pflicht zur Abgabe von Abfällen und Abwässern von Binnenschiffen (bitte jeweils begründen)?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hinsichtlich des Umgangs mit Schiffsbetriebsabfällen gelten in Deutschland das CDNI und das ergänzende BinSchAbfÜbkAG sowie die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erlassenen CDNI-Verordnungen (CDNI-V). Hiernach ist das Einleiten oder Einbringen von Schiffsabfällen und Teilen der Ladung in die Wasserstraßen verboten. Anfallende Abfälle sind ordnungsgemäß zu entsorgen. In Deutschland betrifft dies alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen mit Ausnahme des deutschen Teils des Bodensees und der Rheinstrecke oberhalb von Rheinfelden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

26. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Finanzierungslücke zwischen gezahlten Gebühren für Abfälle von Flusskreuzfahrtschiffen in deutschen Häfen und tatsächlich anfallenden Entsorgungskosten?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

27. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass der besonders hohe Müllaufwand von Flusskreuzfahrtschiffen durch die Bezahlung der einfachen Hafengebühren in deutschen Häfen letztendlich nicht der Allgemeinheit aufgelastet wird?

Dies richtet sich nach Artikel 7 Absatz 3 CDNI.

28. Zu welchen Ergebnissen ist die Bundesregierung bei ihren Gesprächen zur flächendeckenden Landstromnutzung gekommen, die die Attraktivität des Bezugs von Landstrom im Rahmen des Aufenthalts von Schiffen in den Häfen steigern soll (vgl. Antwort zu Frage 23 auf Bundestagsdrucksache 19/5356)?

Die Beratungen innerhalb der Bundesregierung dauern an.

29. In welchen Binnenhäfen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine Nutzungspflicht von Landstrom (bitte auflisten)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

30. Welche Häfen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) werden durch Flusskreuzfahrtschiffe angelaufen, und welche Häfen davon sind mit einem Landstromanschluss ausgestattet?

31. Inwieweit verpflichtet die WSV Flusskreuzfahrtschiffe, Landstrom an den WSV-eigenen Häfen zu nutzen, und falls keine Abnahmepflicht vorgesehen ist, ab wann ist diese jeweils geplant?

Die Fragen 30 und 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Häfen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes an den Bundeswasserstraßen sind keine Verkehrs- und Umschlaghäfen, sondern dienen zum einen als „Bauhäfen“ ausschließlich zur Unterhaltung der Bundeswasserstraßen, zum anderen als „Schutzhäfen“, die der allgemeinen Schifffahrt bei widrigen Verhältnissen (Sturm, Wellen, Hochwasser, Eis) als Zuflucht dienen. Der Bundesregierung sind keine Fälle bekannt, in denen ein Flusskreuzfahrtschiff einen bundeseigenen Schutzhafen angelaufen hat.

32. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Beschwerden von Anwohnerinnen und Anwohnern in den Binnenhafenstädten über die Lärmbelastung durch Flusskreuzfahrtreisende, und welche Handlungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung auf Seiten des Bundes, der Länder und der Kommunen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

33. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über den durchschnittlichen Umsatz, den Flusskreuzfahrten in den Anlegeorten in Deutschland je Fahrgast generieren?

Die Erkenntnisse der Bundesregierung beschränken sich auf den durchschnittlichen Umsatz, der im Segment Fahrgastkabinenschifffahrt auf Bundeswasserstraßen insgesamt generiert wird. Sie stützen sich auf eine im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie erstellte und 2017 veröffentlichte Kurzstudie „Die wirtschaftlichen Potenziale des Wassertourismus in Deutschland“ (www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Tourismus/potenziale-des-wassertourismus-in-deutschland.pdf?__blob=publicationFile&v=12). Die Autoren der Studie gehen nach ihren Berechnungen von einem direkten Bruttoumsatz von ca. 270,677 Mio. Euro pro Jahr aus.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333